



⑮ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 101 32 833 A 1**

⑤① Int. Cl. 7:
F 02 D 41/22
F 02 D 41/18

②① Aktenzeichen: 101 32 833.8
②② Anmeldetag: 6. 7. 2001
④③ Offenlegungstag: 16. 1. 2003

DE 101 32 833 A 1

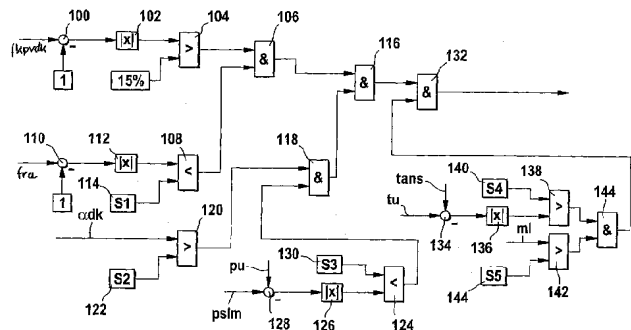
⑦① Anmelder:
Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE

⑦② Erfinder:
Denz, Helmut, 70184 Stuttgart, DE; Wild, Ernst,
71739 Oberriexingen, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤④ Verfahren und Vorrichtung zur Überwachung eines Drucksensors

⑤⑦ Es werden ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Überwachung eines Drucksensors vorgeschlagen, welcher einen den Umgebungsdruck eines Verbrennungsmotors repräsentierenden Wert ermittelt. Ferner wird ein Maß für das Ausmaß der Korrektur der Gemischzusammensetzung durch ein Gemischregelsystem gebildet, die zugeführte Luftmasse aus dem Drosselklappenwinkel und der Saugrohrdruck erfasst. Ein Fehler in der Ermittlung des Umgebungsdrucks wird erkannt, wenn die gemessene von der berechneten Luftmasse abweicht und die Korrektur des Gemischregelsystems kleiner als ein vorbestimmter Grenzwert ist und wenn bei geöffneter Drosselklappe Saugrohrdruck und Umgebungsdruck unzulässig voneinander abweichen.



DE 101 32 833 A 1

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Überwachung eines Drucksensors, welcher in Verbindung mit der Steuerung eines Verbrennungsmotors den Umgebungsdruck des Motors bzw. des mit diesem Motor ausgestatteten Fahrzeugs erfasst.

[0002] Steuersysteme für Verbrennungsmotoren umfassen eine Vielzahl von Sensoren, deren Signale im Zusammenhang mit der Lasterfassung für die Motorsteuerung ausgewertet werden. Der typische Sensorenumfang umfasst dabei einen Luftmassenmesser zur Messung des dem Verbrennungsmotor zugeführten Luftmassenstroms, einen Umgebungsdrucksensor zur Messung des Umgebungsdrucks des Verbrennungsmotors (Atmosphärendruck), Sensoren zur Messung des Drosselklappenwinkels in Verbindung mit einer Drosselverstelleinrichtung sowie gegebenenfalls einen Sensor zur Messung der Ansauglufttemperatur. Da die Signale dieser Sensoren zur Ermittlung der Motorlast Verwendung finden, die wiederum für die Bildung der Stellgrößen wesentlich ist, besitzen diese Signale Einfluss auf die Gemischbildung und letztendlich die Abgaszusammensetzung. Eine Überwachung der korrekten Funktion dieser Sensoren ist also mit Blick auf die steigenden Anforderungen an die Abgaszusammensetzung notwendig.

[0003] In Verbindung mit der Erfassung des Drosselklappenwinkels zeigt beispielsweise die DE-A 40 04 085 (US-Patent 5 260 877) die Verwendung von zwei zueinander redundanten Sensoren zur Erfassung des Drosselklappenwinkels, aus deren Signalen durch Vergleich der Signale miteinander eine Fehlfunktion eines der Sensoren abgeleitet wird.

[0004] Zur Überwachung eines Luftmassenmessers wird in der DE-A 195 13 370 (US-Patent 5 755 201) eine Vorgehensweise beschrieben, bei welcher ein Fehler im Bereich des Luftmassenmessers angenommen wird, wenn das Ausgangssignal eines Lambda-Reglers einen vorgegebenen Grenzwert übersteigt, d. h. eine übergroße Korrektur der Gemischbildung durch den Lambda-Regler erkannt wird.

[0005] Eine weitere Vorgehensweise zur Überwachung der Funktionsweise des Luftmassenmessers beschreibt die DE-A 197 40 918. Dort wird auf der Basis von Modell- und Messgrößen abhängig vom erfassten Drosselklappenwinkel der Luftmassenstrom über der Drosselklappe ermittelt und mit dem vom Luftmassenmesser gemessenen Luftmassenstrom verglichen. In Abhängigkeit der Abweichung zwischen den beiden Größen wird wenigstens ein Korrekturfaktor gebildet. Die Größe dieses Korrekturfaktors kann als Indiz für Fehler im Bereich der Luftmassenerfassung über den Luftmassenmesser und/oder im Bereich der Luftmassenerfassung über den Drosselklappenwinkel herangezogen werden.

[0006] In der DE 197 50 191 A1 wird ein Luftmassenstromsignal gemessen und ein weiteres Luftmassenstromsignal auf der Basis eines Drosselklappenstellungssignals berechnet. Die beiden Signale werden zueinander abgeglichen. Zur Fehlerüberwachung werden die abgeglichenen Signale miteinander verglichen, wobei ein Fehler erkannt wird, wenn die beiden Signale unzulässig voneinander abweichen. Bei erkannten Fehlern wird eine Momentenreduzierung und eine Fehlerseparierung vorgenommen.

[0007] Da der Signalwert des Umgebungsdrucksensors je nach Ausführungsbeispiel z. B. bei dem beschriebenen Abgleich oder bei der Einstellung der Drosselklappe des Verbrennungsmotors eine Rolle spielt, besteht auch Bedarf an einer Fehlererkennung dieses Sensors.

[0008] Aus der nicht vorveröffentlichten deutschen Pa-

tentanmeldung DE 100 21 639.0 vom 4. Mai 2000 ist die Überwachung eines Umgebungsdrucksensors bekannt. Dort wird im ungedrosselten Betrieb des Verbrennungsmotors (d. h. bei geöffneter Drosselklappe) das Signal des Umgebungsdrucksensors mit einem berechneten Saugrohrdruckwert verglichen. Bei unzulässigen Abweichungen dieser beiden Werte ist von einer Fehlfunktion auszugehen.

Vorteile der Erfindung

[0009] Die nachfolgend beschriebene Vorgehensweise erlaubt eine eindeutige Erkennung einer Fehlfunktion im Bereich der Umgebungsdruckerfassung. Damit wird ein weiterer Signalpfad, der im Fehlerfall für die Abgaszusammensetzung relevante Auswirkungen haben kann, abgesichert. Entsprechende Forderungen werden zuverlässig erfüllt.

[0010] Besonders vorteilhaft ist, dass sich die Erkennung auf vorhandene Signale abstützt, ohne dass zusätzliche Bauelemente, beispielsweise ein redundanter Sensor, eingesetzt werden müssen.

[0011] Weitere Vorteile ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von Ausführungsbeispielen bzw. aus den abhängigen Patentansprüchen.

Zeichnung

[0012] Die Erfindung wird nachstehend anhand der in der Zeichnung dargestellten Ausführungsformen näher erläutert. **Fig. 1** zeigt dabei ein Übersichtsblockschaltbild einer Steuereinheit zur Steuerung eines Verbrennungsmotors, während in **Fig. 2** ein detailliertes Ablaufdiagramm des bevorzugten Ausführungsbeispiels zur Erkennung eines Fehlers im Umgebungsdrucksensor gezeigt ist.

Beschreibung von Ausführungsbeispielen

[0013] **Fig. 1** zeigt eine elektronische Steuereinheit **10** zur Steuerung eines Verbrennungsmotors, die über einen Mikrocomputer **12**, eine Eingangsschaltung **14**, eine Ausgangsschaltung **16** sowie ein diese Elemente verbindendes Kommunikationssystem **18** umfasst. Der Eingangsschaltung **14** werden verschiedene Eingangsleitungen zugeführt, welche die Steuereinheit **10** mit Messeinrichtungen zur Erfassung verschiedener Betriebsgrößen des Motors und/oder des Fahrzeugs verbindet. Mit Blick auf das nachfolgend beschriebene bevorzugte Ausführungsbeispiel sind insbesondere die folgenden Eingangsleitungen zu nennen: Eine Eingangsleitung **20** von einer Messeinrichtung **22** zur Erfassung der Fahrpedalstellung *wped*, eine Eingangsleitung **24** von wenigstens einem Abgassensor **26** zur Erfassung einer Größe für die Abgaszusammensetzung *lambda*, eine Eingangsleitung **28** von wenigstens einer Messeinrichtung **30** zur Erfassung des Drosselklappenwinkels α_{dk} , eine Eingangsleitung **32** von einem Luftmassenmesser **34** zur Erfassung des dem Verbrennungsmotor zugeführten Luftmassenstroms *mshfm*, eine Eingangsleitung **36** von einem Umgebungsdrucksensor **38** zur Erfassung des Umgebungsdrucks *pu* (entspricht dem Atmosphärendruck), eine Eingangsleitung **40** von einem Temperatursensor **42** zur Erfassung der Umgebungstemperatur *tu*, eine Eingangsleitung **44** von einer Messeinrichtung **46** zur Erfassung der Ansauglufttemperatur *tans*. Ferner sind Eingangsleitungen **48** bis **52** von Messeinrichtungen **54** bis **58** vorgesehen, über die weitere Betriebsgrößen wie beispielsweise Saugrohrdruck, Motor- temperatur, Motordrehzahl, etc. erfasst werden. Über die Ausgangsschaltung **16** werden Steuergrößen für den Verbrennungsmotor über entsprechende Ausgangsleitungen ausgegeben. In **Fig. 1** sind beispielhaft eine Ausgangslei-

tung **60** zur Steuerung einer elektrisch betätigbaren Drosselklappe **62**, Ausgangsleitungen **64** zur Einstellung der Zündung, Ausgangsleitungen **66** zur Ansteuerung von Einspritzventilen und eine Ausgangsleitung **68** zur Betätigung einer Warnlampe **70** dargestellt.

[**0014**] Im bevorzugten Ausführungsbeispiel wird zur Steuerung des Verbrennungsmotors im Rahmen der im Mikrocomputer **12** implementierten Programme abhängig von wenigstens dem Fahrpedalstellungssignal **wped** ein Sollmomentenwert vorgegeben, welcher in einen Soll-Drosselklappenwinkel umgewandelt wird. Dieser wird im Rahmen einer Lageregelung durch Betätigen der elektrisch steuerbaren Drosselklappe **62** eingestellt. Die Stellsignale für Zündung und Kraftstoffeinspritzung werden auf der Basis des durch Last und Drehzahl charakterisierten Betriebszustandes sowie gegebenenfalls der Abweichung zwischen Ist- und Sollmoment gebildet.

[**0015**] Ferner wird auf der Basis des Luftmassensignals ein Istwert (z. B. Istmomentenwert) gebildet. Aus Redundanzgründen wird abhängig von Drosselklappenstellungssignal ein Wert für die Luftmassenstörung über der Drosselklappe bestimmt. Dabei wird bevorzugt ein mittels eines Saugrohrmodells ermittelter modellierter Saugrohrdruck verwendet. Durch Vergleich der Luftmassenströme werden Korrekturwerte ermittelt, die die Luftmassenstromerfassung und die Drosselklappeneinstellung korrigieren. Auch eine solche Vorgehensweise ist aus dem Stand der Technik bekannt.

[**0016**] Sowohl bei der Berechnung der Luftmassenstörung über der Drosselklappe als auch bei Berechnung in den Soll-Drosselklappenwinkel wird das Umgebungsdrucksignal ausgewertet. Ferner spielen der vom Luftmassenmesser gemessene Luftmassenstrom, der durch die Drosselklappengeber gemessenen Drosselklappenwinkel und, wenn erfasst, die durch den Temperatursensor gemessene Ansauglufttemperatur eine wichtige Rolle. Eine Überwachung dieser wesentlichen Einflussgrößen ist notwendig. Dabei erfolgt die Überwachung der Drosselklappenwinkel erfassung in der Regel durch redundante Sensoren, deren Abweichung auf eine vorgegebene Toleranz überprüft wird. Eine weitere Diagnose stützt sich auf die unterschiedliche Ermittlung des Luftmassenstroms, der zum einen mit dem Luftmassenmesser gemessen, zum anderen abhängig vom Drosselklappenwinkel berechnet wird. Liegen diese beiden Werte weit auseinander, wird zusätzlich abgefragt, ob die Lambda-Regelung das Luft-/Kraftstoffgemisch sehr stark korrigieren muss. Ist dies der Fall, wird von einem Fehler des Luftmassenmessers ausgegangen, denn im bevorzugten Ausführungsbeispiel stützt sich die Berechnung der einzuspritzenden Kraftstoffmasse auf dieses Signal. Im anderen Fall wird von einem Fehler im sogenannten Drosselklappensystem (Größen Drosselklappenwinkel, Umgebungsdruck, ggf. Ansauglufttemperatur und Saugrohrdruck) ausgegangen. Letzteres könnte durch die Umgebungsdruck erfassung, die Ansauglufttemperatur erfassung, durch eine Leckage im Saugrohrtrakt oder durch die Saugrohrdruckerfassung bedingt sein.

[**0017**] In diesem bevorzugten Ausführungsbeispiel hat es sich gezeigt, dass das Umgebungsdrucksignal dann als fehlerhaft anzunehmen ist, wenn wie oben dargestellt das Drosselklappensystem fehlerhaft ist und die Drosselklappe weit geöffnet ist und der Umgebungsdruck vom Saugrohrdruck stark verschieden ist und, wenn dieses Signal erfasst wird, das Ansauglufttemperatursignal plausibel ist.

[**0018**] Verallgemeinernd ist daher zur Diagnose des Umgebungsdrucksignals wie folgt vorzugehen. Das Umgebungsdrucksignal wird als fehlerhaft angenommen, wenn das abhängig vom Drosselklappenwinkel gebildete Luftmassensignal fehlerbehaftet ist, die Drosselklappe weit of-

fen ist und der Umgebungsdruck vom Saugrohrdruck stark verschieden ist und (bei Verwendung zur Bestimmung des drosselklappenwinkelgestützten Luftmassensignals) die Ansauglufttemperatur erfassung plausibel ist.

[**0019**] Ist also das Signal des Umgebungsdrucksensors verfälscht, so muss nach längerem Fahrbetrieb mit Volllastanteilen ein Fehler erkannt werden. Ist in die Diagnose wenigstens ein Faktor der Lambda-Regelung (der das Ausmaß der Gemischkorrektur repräsentiert) mit einbezogen, so wird ein Fehler nur bei aktiver Regelung erkannt. Würde man nach Zurücksetzen des Faktors die Messung bei abgeschalteter Lambda-Regelung wiederholen, so wird, da ein Fehler im Drosselklappensystem nicht überprüft werden kann, kein Fehler des Umgebungsdrucksensors angezeigt. [**0020**] **Fig. 2** zeigt ein Ablaufdiagramm zur Durchführung der oben dargestellten Diagnose des Umgebungsdrucksensors im bevorzugten Ausführungsbeispiel. Das Ablaufdiagramm repräsentiert dabei ein im Mikrocomputer **12** der elektronischen Steuereinheit **10** ablaufendes Programm, wobei die einzelnen Blöcke, Programmschritte, Programmteile oder Programme darstellen, während die Verbindungslinien den Informationsfluss repräsentieren.

[**0021**] Zunächst wird der Abgleichfaktor **f_{kpvdk}** eingelesen, welcher aus der Abweichung zwischen dem gemessenen Luftmassenstrom und den abhängig vom Drosselklappenwinkel berechneten Luftmassenstrom repräsentiert. Dieser Abgleichfaktor wird wie beispielsweise aus dem Stand der Technik bekannt bestimmt. Der Faktor wird beispielsweise aus einer Integration dieser Abweichung ermittelt. Dieser Faktor dient zur Anpassung der Berechnung des Luftmassenstroms über der Drosselklappe und bewirkt letztendlich eine Anpassung der Massenströme (gemessener und berechneter) aneinander. Von dem Korrekturfaktor wird im der konkreten Ausführung in der Verknüpfungsstelle **100** der Wert **1** abgezogen, in **102** der Betrag dieses Wertes gebildet und im Vergleich **104** mit einem Grenzwert verglichen, beispielsweise **15** Prozent. Der Korrekturfaktor stellt ein Maß dar, wie stark der über die Drosselklappenwinkel berechnete Luftmassenstrom von dem vom Luftmassenmesser gemessenen abweicht. Der Vergleich **104** erzeugt ein Signal, wenn der Korrekturfaktor größer als der vorgegebene Grenzwert ist. Ein zweiter Vergleich **108** überprüft, ob ein die Gemischkorrektur repräsentierende Größe **f_{ra}** der Lambda-Regelung (z. B. der Langzeitanteil der Gemischkorrektur) einen vorgegebenen Grenzwert überschreitet. In einer konkreten Ausführung wird vom Gemischadaptionfaktor in der Verknüpfungsstelle **110** der Wert **1** abgezogen, in **112** der Betrag dieser Differenz gebildet und im Vergleich **108** mit dem Grenzwert **51**, der in **114** gespeichert ist, verglichen. Unterschreitet der Gemischadaptionfaktor diesen Grenzwert, so ist davon auszugehen, dass das vom Luftmassenmesser gemessene Luftmassensignal korrekt ist. Letzteres ist nämlich die Grundlage für die Kraftstoffmassenberechnung und somit für die Gemischbildung bestimmend. Wenn das gemessene Luftmassensignal korrekt ist, stimmt auch die Gemischzusammensetzung, so dass die Lambda-Regelung nicht stark korrigierend eingzugreifen braucht. Ist der aus dem Gemischadaptionfaktor abgeleitete Wert daher kleiner als der Grenzwert, so erzeugt der Vergleich **108** ein positives Signal. Die Signale der Vergleich **108** und **104** werden in einer UND-Verknüpfung **106** zusammengeführt. Weicht der über die Drosselklappenstellung berechnete Luftmassenstrom vom gemessenen stark ab (positives Signal des Vergleichs **104**) und ist der Gemischkorrekturfaktor unterhalb des Grenzwertes (positives Signal des Vergleichs **108**), so erzeugt die UND-Verknüpfung **106** ein Ausgangssignal, welches einen Fehler im Drosselklappensystem (Berechnung des Luftmassenstrom abhängig

vom Drosselklappenwinkel und anderen Betriebsgrößen) signalisiert.

[0022] In einem Vergleich 120 wird überprüft, ob der gemessene Drosselklappenwinkel α_k einen Schwellenwert S2 (122) übersteigt. Ferner wird in einem Vergleich 124 5 überprüft, ob ein in 126 gebildeter Betrag der in 128 gebildeten Abweichung zwischen Saugrohrdruck (bevorzugt modelliert) und Umgebungsdruck p_u einen Schwellenwert S3 (130) überschreitet bzw. ob dieser Schwellenwert kleiner als der Betrag ist. Die Signale der Vergleich 120 und 124 werden von einer UND-Verknüpfung 118 zusammengefasst. Geben beide Vergleich positive Signale ab (Drosselklappenwinkel größer als S2, d. h. nahezu vollständig geöffnet, Betrag der Abweichung zwischen Saugrohrdruck und Umgebungsdruck größer als S3) erzeugt die UND-Verknüpfung 118 ein positives Signal, welches einen Fehler beim Druckvergleich in Volllast anzeigt. Da wie im eingangs genannten Stand der Technik dargestellt auf der Basis des Luftmassenmessersignals der Saugrohrdruck modelliert wird, wird bei offener Drosselklappe, wenn der Drosselklappenwinkel den Schwellenwert S2 unterschreitet, der Umgebungsdruck mit dem modulierten Saugrohrdruck verglichen. Beide Werte müssen bei fehlerfreiem Umgebungsdruck und Saugrohrdruck im Wesentlichen übereinstimmen. Wird also dennoch eine Abweichung zwischen Umgebungsdruck und Saugrohrdruck erkannt, so muss, da das Luftmassenmessersignal korrekt ist, der Fehler im Lufttemperatur- oder Umgebungsdrucksensor liegen.

[0023] Die Signale der UND-Verknüpfungen 106 und 118 werden einer weiteren UND-Verknüpfung 116 zugeführt. Diese erzeugt ein positives Signal, wenn an ihren Eingängen entsprechende Signale der Verknüpfungen 106 und 118 liegen, d. h. wenn das Drosselklappensystem fehlerbehaftet und der Druckvergleich fehlerhaft war. In diesem Fall ist ein Fehler in der Saugrohrdruckermittlung auszuschließen (da die Luftmassenmessung in Ordnung ist), so dass das positive Ausgangssignal der UND-Verknüpfung 116 einen Fehler im Umgebungsdrucksensor oder im Lufttemperatursensor anzeigt.

[0024] Die Plausibilität des Lufttemperatursignals wird dadurch festgestellt, dass die Abweichung zwischen dem Umgebungstemperatursignal t_u und dem Ansauglufttemperatursignal t_{ans} in der Verknüpfungsstelle 134 gebildet wird. Der Betrag dieser Abweichung (136) wird in einem Vergleich 138 mit einem Schwellenwert 54 (140) verglichen. Ferner wird ein Luftströmungssignal m_l (z. B. das Signal des Luftmassenmesser) in einem Vergleich 142 mit einem Schwellenwert 55 (144) verglichen. Ist also bei großer Luftströmung die Abweichung zwischen Umgebungstemperatur und Ansauglufttemperatur kleiner als ein Schwellenwert, so wird durch eine UND-Verknüpfung 144 der beiden Informationen von einem plausiblen Lufttemperatursensorsignal ausgegangen.

[0025] Die Signale der UND-Verknüpfungen 116 und 144 werden einer UND-Verknüpfung 132 zugeführt. Liegt an deren Eingänge positive Signale an (wenn das Lufttemperatursensorsignal plausibel ist und die UND-Verknüpfung 116 einen Fehler anzeigt), wird von einem Fehler des Umgebungsdrucksensors ausgegangen und ein entsprechendes Signal ausgesendet. Dieses führt dann beispielsweise zu einem Eintrag im Fehlerspeicher oder zu einem Ansteuern der Warnlampe 70.

[0026] Die oben beschriebene Vorgehensweise wird in einem bevorzugten Ausführungsbeispiel angewendet. In anderen Ausführungsbeispielen liegen andere Randbedingungen vor, beispielsweise wird der Saugrohrdruck nicht modelliert, sondern gemessen. In diesem Fall muss die korrekte Messung des Saugrohrdrucks auf andere Weise abgesichert

sein. Ferner wird in anderen Ausführungsbeispielen die Umgebungslufttemperatur bei der Lasterfassung nicht berücksichtigt, so dass auf die Plausibilisierung dieses Signals verzichtet werden kann. Ferner werden in anderen Ausführungsbeispielen andere Korrekturfaktoren gebildet, welche die Abweichung zwischen drosselklappenbasiertem und gemessenem Luftmassensignal darstellen. Wesentlich ist nur, dass ein diese Abweichung beschreibender Faktor gebildet wird, der dann den geschilderten Vergleichsmaßnahmen unterworfen wird.

[0027] In anderen Ausführungsbeispielen wird wiederum auf die Bildung eines drosselklappenwinkelbasierten Luftmassensignals gänzlich verzichtet, so dass dort zur Überprüfung des Umgebungsdrucksensors lediglich ein Vergleich des gemessenen Luftmassensignals mit dem Gemischadaptionfaktor stattfindet, um sicherzustellen, dass das gemessene Luftmassensignal korrekt ist. Dann wird bei geöffneter Drosselklappe die Abweichung zwischen Saugrohrdruck und Umgebungsdruck auf einen vorbestimmten Grenzwert überprüft, so dass ein Fehler im Umgebungsdrucksensor festgestellt wird, wenn bei korrektem gemessenem Luftmassensignal eine zu große Abweichung zwischen Umgebungsdruck und Saugrohrdruck bei weit geöffneter Drosselklappe vorliegt.

[0028] Ferner sind die anhand Fig. 2 dargestellt Rechen- und Vergleichsschritte beispielhaft. Andere Realisierungen sind möglich, z. B. werden die Faktoren direkt verglichen (ohne Subtraktion von 1).

Patentansprüche

1. Verfahren zur Überwachung eines Drucksensors, welcher einen den Umgebungsdruck eines Verbrennungsmotors repräsentierenden Wert ermittelt, wobei ein Maß für das Ausmaß der Korrektur der Gemischzusammensetzung durch ein Gemischregelsystem gebildet wird, ein Maß für den Drosselklappenwinkel und ein Maß für die zugeführte Luftmasse erfasst wird, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein Fehler im Bereich der Umgebungsdruckermittlung erkannt wird auf der Basis des Ausmaß der Korrektur der Gemischzusammensetzung durch das Gemischregelsystem, des Drosselklappenwinkels und der zugeführten Luftmasse sowie eines Plausibilitätsvergleichs des Umgebungsdrucks bei weit geöffneter Drosselklappe.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass abhängig vom Drosselklappenwinkel ein Luftmassenwert berechnet wird, wobei zwischen der gemessenen zugeführten Luftmasse und dem berechneten Luftmassenwert ein Abweichungsfaktor gebildet wird, der mit einem vorgegebenen Grenzwert verglichen wird und bei unzulässiger Abweichung ein Fehler in der Füllungserfassung erkannt wird.
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass bei unzulässiger Abweichung des Luftmassenwerte geprüft wird, ob die Korrektur des Gemischregelsystems kleiner als ein vorgegebener Grenzwert ist und in diesem Fall von einem Fehler im Bereich der drosselklappenabhängigen Luftmassenberechnung erkannt wird.
4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass bei einem vermuteten Fehler in der Bestimmung des drosselklappenwinkelbasierten Luftmassensignals von einem Fehler im Umgebungsdrucksensor ausgegangen wird, wenn bei geöffneter Drosselklappe der Umgebungsdruck von einem Saugrohrdruck stark verschieden ist.
5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet,

net, dass der Saugrohrdruck auf der Basis des gemessenen Luftmassensignals modelliert ist.

6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Ansauglufttemperatur ermittelt wird.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass zusätzlich die Fehlererkennung auf der Basis der Ansauglufttemperatur erfolgt, insbesondere ein Fehler im Umgebungsdrucksensor erkannt wird, wenn bei einem vermuteten Fehler in der Bestimmung des drosselklappenwinkelbasierten Luftmassensignals die Drosselklappe weit offen ist, der Umgebungsdruck vom Saugrohrdruck stark verschieden ist und das Ansauglufttemperatursignals plausibel ist.

8. Verfahren nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Ansauglufttemperatursignal plausibel ist, wenn bei großer Luftströmung Umgebungstemperatur und Ansauglufttemperatur nicht unzulässig voneinander abweichen.

9. Vorrichtung zur Überwachung eines Drucksensors, der den Umgebungsdruck eines Verbrennungsmotors ermittelt, mit einer elektrischen Steuereinheit, welche ein Maß für das Ausmaß der Korrektur der Gemischzusammensetzung durch ein Gemischregelsystem bildet, ein Maß für den Drosselklappenwinkel und ein Maß für die zugeführte Luftmasse erfasst, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuereinheit einen Fehler im Bereich der Umgebungsdruckermittlung erkennt auf der Basis des Ausmaß der Korrektur der Gemischzusammensetzung durch das Gemischregelsystem, des Drosselklappenwinkels und der zugeführten Luftmasse sowie eines Plausibilitätsvergleichs des Umgebungsdrucks bei weit geöffneter Drosselklappe.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

35

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

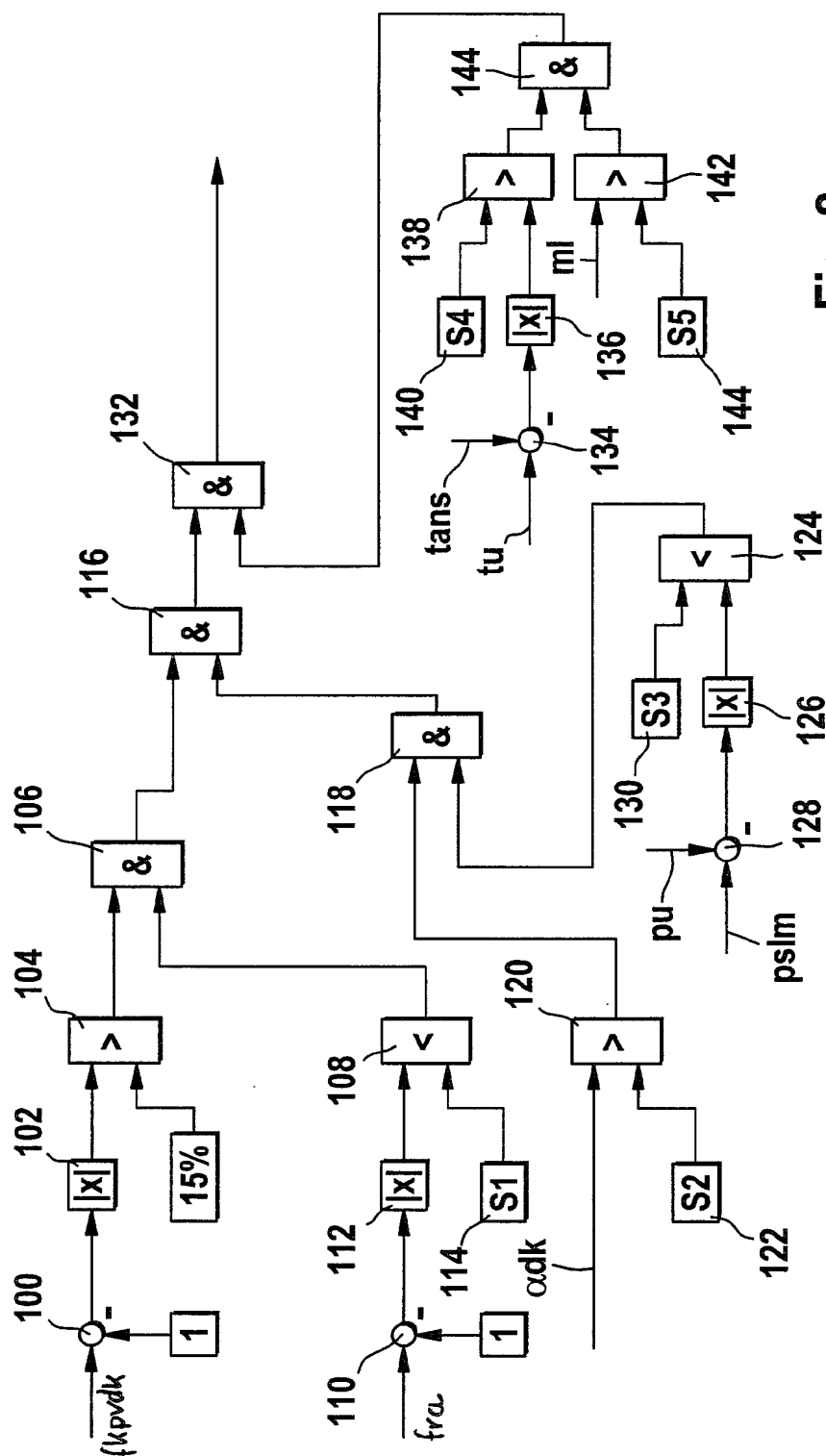


Fig. 2

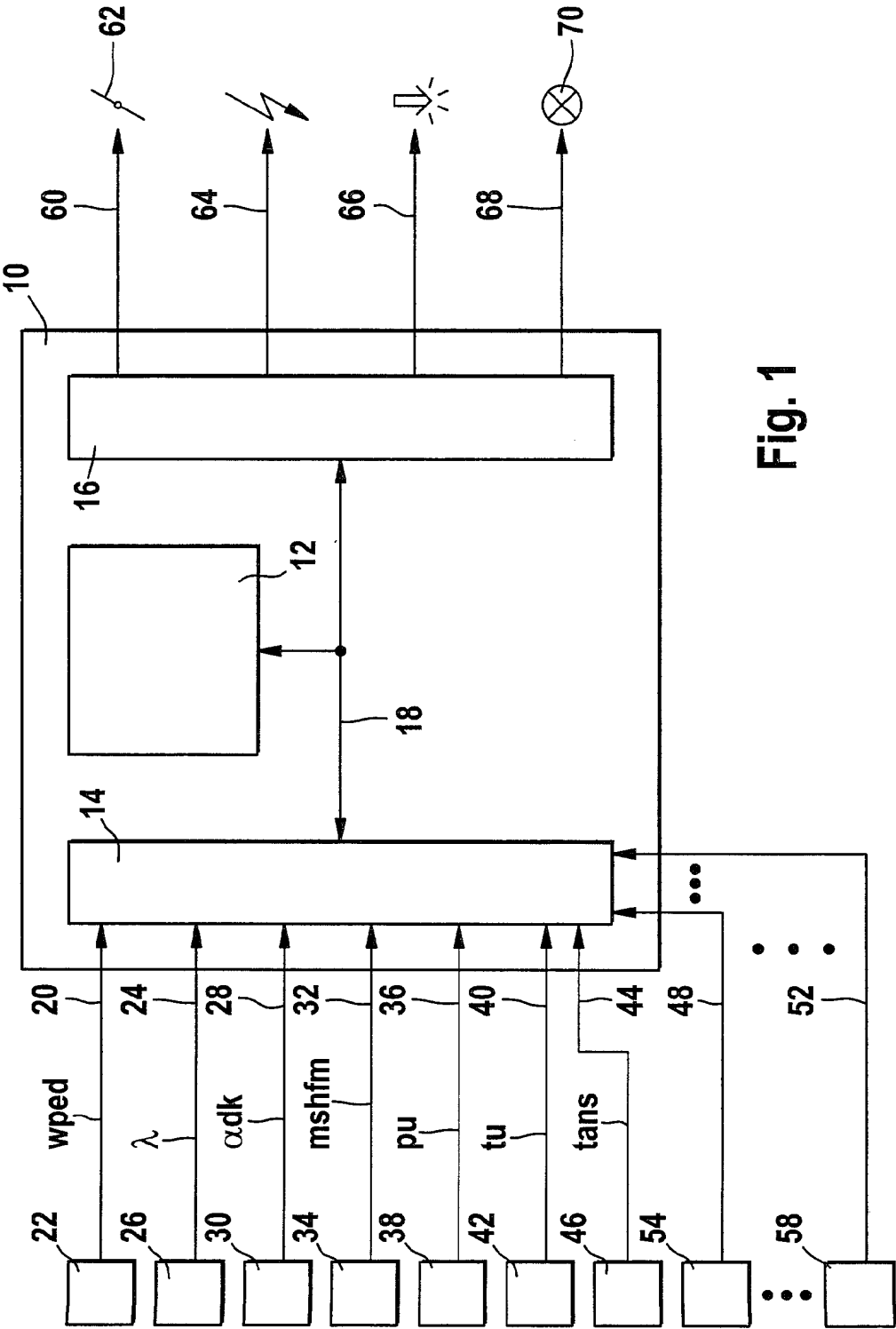


Fig. 1